3

Das Obererzgebirge

und

die Eisenbahnen.

Von

F. C. Freiherr von Beust,

Königl. Sächs. Oberberghauptmann.

Freiberg,

Verlag von J. G. Engelhardt.

1855.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Je erfreulicher es dem Kenner und Freunde des Obergebirges sein muß, daß die Erkenntniß, wie den dortigen, tief gewurzelten Nothständen nur durch Eisenbahnverbindung gründlich zu helfen sei, in immer weiteren Kreisen lebhaften Anklang findet, und je freudiger insbesondere die Ankündigung einer diesfallsigen Vorlage der hohen Staatsregierung an die Stände des Landes begrüßt worden ist, um so mehr würde es zu beklagen sein, wenn der Verwirklichung dieser wohlwollenden Absichten aus der Mitte des betreffenden Landestheiles selbst Schwierigkeiten und Hindernisse bereitet würden. Diese Gefahr aber scheint allerdings vorhanden zu sein, wenn man sieht, wie die verschiedenen Lokalinteressen, anstatt sich in gegenseitigem Verständniß zu gemeinsamem Auftreten zu verbinden, um möglichst gründliche Abhülfe von der gleichmäßig drückenden Noth zu erlangen, sich einander eifersüchtig bekämpfen, damit nur der Einzelne sich retten könne, unbekümmert um das Schicksal, welches die Anderen trifft.

Wenn ein dichtgefülltes Theater zu brennen anfängt, so ist dies das Schauspiel, welches sich regelmäßig zu wiederholen pflegt, obwohl es in der Regel nicht zweifelhaft ist, daß Niemand verunglückt sein würde, wenn die Leute es richtig erkannt hätten, daß eben Alle ein gleiches Recht auf Rettung haben, daß es aber diese allgemeine Rettung nur erschweren und vielleicht ganz unmöglich machen kann, wenn man sich von den entfernteren Punkten

Digitized by Google

aus mit Gewalt nach dem Ausgange drängt und damit Diejenigen, welche zufällig demselben am Nächsten stehen, am Herausgehen hindert.

Möchte man es deutlich erkennen, wie in der Frage der obergebirgischen Bahnen die Gefahr allerdings sehr nahe liegt, die ganze Maaßregel in Frage gestellt zu sehen, wenn man durch einseitiges Vordrängen partikularer Interessen und die unvermeidliche, parteiische Colorirung derselben die ohnehin leider sehr mangelhafte Kenntniß von dem, was das Obergebirge ist und sein könnte, nur mehr und mehr verwirrt und dadurch Denen, die für diesen großen und bis jetzt allerdings sehr wenig beachteten Landestheil überhaupt gar nichts Gründliches zu thun, vielleicht nur allzu geneigt sind, einen willkommenen Vorwand bietet, jede Mitwirkung zur Hülfe zu verweigern!

Wie in der Welt sehr häufig der Gipfel des Uebels erst erreicht sein muß, bis dasselbe in seinen tiefsten Grundursachen erkannt und gründliche Abhülfe dagegen gewährt werden kann, so scheint man jetzt mit den obergebirgischen Zuständen, Gott Lob! an einem Wendepunkt angekommen zu sein, wo es endlich nicht länger verkannt werden kann, daß es ein Unding ist, in einem Staate von kaum zwei Millionen Menschen 400,000 derselben in einem Zustande vegetiren lassen zu wollen, der selbst in gewöhnlichen guten Zeiten kaum für die äußerste Nothdurft ausreicht, bei jeder ungünstigen Wendung der Verhältnisse aber sich in den unerträglichsten Nothstand zu verwandeln droht. Wer hier noch glauben kann, mit freiwilligen Gaben, Spitzenlotterien, Polizeiverboten und Verweisung auf Genügsamkeit zu helfen, mit dem ist über dergleichen Dinge überhaupt nicht zu streiten; beklagenswerth aber und gefährlich wäre es, wenn durch eine, unter solchen Umständen angebrachte Anrufung des Gottvertrauens und der genügsamen Selbstbeherrschung diese höchsten Güter des Menschen bei denen in Mißcredit kommen sollten, denen man statt der Gelegenheit zu ehrlichem Erwerb etwa nur Anweisungen auf jene Tröstungen

Digitized by Google

mit etwas kärglichem Gnadenbrod (was endlich auch nicht mehr aufzubringen sein wird) reichen wollte!

Soll dem Obergebirge gründlich geholfen werden, so kann dies nur dadurch geschehen, daß man die ganze Basis seiner Existenz wesentlich besser gestaltet.

Die Hauptaufgabe ist hierbei eine dreifache:

1) Verwohlfeilerung der nöthigsten Lebensbedürfnisse;
2) Gelegenheit zu massenhafter Verwerthung der obergebirgischen Naturprodukte und endlich
3) Belebung und Erleichterung aller sonstigen Erwerbs- und Verkehrszweige.

Daß alle diese Zwecke einzig und allein durch Eisenbahnverbindung erreicht werden können und daß die letztere daher die unerläßliche Bedingung für das künftige Bestehen der obergebirgischen Bevölkerung sei, wird kaum Jemand bestreiten wollen, der die Zustände kennt und von den hundertfach bestätigten, segensreichen Wirkungen der Bahnen in solcher Beziehung auch nur einen entfernten Begriff hat. Ebensowenig dürfte es einer näheren Begründung für die vorstehend beobachtete Reihenfolge der dadurch im gegebenen Falle zu erreichenden Zwecke bedürfen.

Die ersten Lebensbedürfnisse, d. h. im Obergebirge Brod und Brennmaterial, müssen durchaus wohlfeiler werden, wenn anders die dortige Bevölkerung eine gesicherte Existenz finden soll; mindestens ebenso wichtig aber ist die Gelegenheit zu lohnender Arbeit und zur Verwerthung dessen, was die Natur dem Gebirge gegeben hat.

Wohl hat die Industrie im engeren Sinne, auch diejenige, welche fremde Rohstoffe für fremde Märkte verarbeitet, ihren unbestreitbaren Werth, und nur eine völlig beschränkte Auffassung der Verhältnisse könnte davon träumen, dieselbe in einem Lande von der Eigenthümlichkeit Sachsens entbehren zu wollen, aber die einzige oder auch nur die hauptsächliche Basis für das Bestehen einer großen Bevölkerung darf sie durchaus nicht sein,

Digitized by Google

wenn man nicht die allergrößten Gefahren in moralischer und materieller Hinsicht heraufbeschwören will.

Das jetzige Elend des Obergebirges rührt zum großen Theile davon her, daß man, durch einzelne günstige Conjuncturen verführt, auf dergleichen Erwerbsarten die ganze Existenz mehr und weniger begründet und dagegen die natürlichen Erwerbsquellen des Landes nach und nach vernachlässigt und verlassen hat, was jetzt in der höchsten Spitze zu der widerwärtigen Erscheinung führt, daß die Männer von den Weibern sich kümmerlich müssen füttern lassen.

Jene Vernachlässigung der Bodenprodukte ist eine nothwendige Folge der theuern und schlechten Communicationen.

Wenn die prachtvollen Stämme der obergebirgischen Waldungen zu Klafternholz verschlagen werden, um für schlechte Preise in holzverwüstende Oefen zu wandern und eine dahinsterbende Eisenindustrie in der Agonie der sichtlichen Abzehrung zu erhalten, anstatt zu weit höherem Preise auf den Märkten des Niederlandes verwerthet zu werden, wenn die obergebirgischen Dachschieferbrüche, die eine reiche Erwerbsquelle für eine zahlreiche Bevölkerung werden könnten, aus Mangel an Abfuhr in der elendesten Weise verdorben und vernachlässigt werden, wenn der reiche Schatz von Eisenstein, den die obergebirgischen Lagerstätten beherbergen, aus Mangel an Verwerthungsgelegenheit in der beklagenswerthesten Weise ausgeraubt und auf diese Art nicht nur ganz unvollständig benutzt, sondern theilweise sogar für die Zukunft unzugänglich gemacht wird, wenn die Lager von Zinkblende und Schwefelkies unbebaut liegen, indeß wir das Geld für das Zink nach Schlesien und für den Schwefel nach Sicilien schicken, wenn auch die Gewinnung anderer Erze, mit Ausnahme des Kobalts fast auf Null herabgesunken ist, wenn die herrlichen Kalksteine und die vorzüglichen Bau- und Straßensteine, an denen das Obergebirge Ueberfluß hat, das benachbarte Niederland aber Mangel leidet, so gut als unbenutzt bleiben müssen, wenn endlich der reiche Schatz von

Digitized by Google

Wasserkräften, den wenigstens viele Punkte des Obergebirges darbieten, in der Hauptsache keine Verwerthung findet, so liegt die Erklärung zu dem Allen einzig und allein in der unzugänglichen Lage, welche alle größeren Unternehmungen der angedeuteten Art von vorn herein geradezu ausschließt.

Wo es um Benutzung geringwerthiger Güter sich handelt, da ist der Transport Alles und man kann inmitten der sichersten und reichsten Erwerbsquellen verhungern müssen, wie wir denn in der That auf dem besten Wege dazu sind, wenn eine Transportdifferenz von vielleicht nur 3 Ngr. pro Centner die Bewegung lähmt. Oder ist es nicht klar, daß — von den Transportschwierigkeiten im Innern des Obergebirges zu schweigen — dieser Landestheil um das Fünffache abgerückt worden ist, indem man die sonstigen Entfernungen um ebensoviel verkürzt hat?

Daß unter solchen Umständen nur durch Eisenbahnen geholfen werden kann, möchte hiernach wohl ziemlich klar sein; es fragt sich nun, wie? d. h. in welchen Richtungen auf diese Weise geholfen werden soll.

Sieht man ab von der Idee, die Bahnverbindung zwischen Chemnitz und Zwickau über Zwönitz und Aue herstellen zu wollen, um von da aus Zweigbahnen in das Obergebirge zu führen — ein Plan, welcher, abgesehen von anderen entgegenstehenden Rücksichten, schon an der ganz unverhältnißmäßigen technischen Schwierigkeit der Ersteigung des Gebirgsplateaus von Aue aus scheitern dürfte — so bleiben im Wesentlichen nur folgende zwei Wege übrig, welche bis jetzt eine nähere öffentliche Besprechung gefunden haben, nämlich:

1) die Bahn von Zwickau im Mulden- und Schwarzwasserthale hinauf zunächst bis Schwarzenberg und von da über Schlettau nach Annaberg und
2) die directe Bahnverbindung zwischen Annaberg und Chemnitz.

Und in der That findet in diesen beiden Linien, abgesehen von künftigen, möglichen Verzweigungen der ersteren in südlicher

und westlicher Richtung, das Bahnbedürfniß des Obergebirges seinen vollständigen Ausdruck. So unzweifelhaft nämlich das Mulden- und Schwarzwasserthal, als überwiegend längster und tiefster Thaleinschnitt dieses ganzen Landstriches, mit seinen weit ausgreifenden Nebenthälern, als die natürlichste Hauptverkehrsader desselben erscheint, so augenfällig insbesondere die natürliche Lage von Schwarzenberg diesen Ort zu einem Verkehrsmittelpunkte stempelt und so unerläßlich die Bahnverbindung mit Zwickau, insbesondere für die gesammte Mineralindustrie des Obergebirges im weitesten Sinne, sich darstellt, so mag doch nicht verkannt werden, daß eine möglichst directe Verbindung mit Chemnitz, nicht nur für Annaberg und dessen nächste Umgebung, sondern auch für die Schwarzenberger Gegend von wesentlichem Interesse sein kann und daß die Gegend zwischen Annaberg und Chemnitz mehrfache beachtenswerthe Elemente für einen Bahnverkehr darbietet.

In der That sind die Grundlagen für einen sehr lebhaften Bahnbetrieb in dem Gesammtbereiche der hier beregten Linien so mannichfach und bedeutend und die Bauschwierigkeiten dem gegenüber so wenig erheblich, daß es gewiß vollkommen gerechtfertigt wäre, das gesammte Bahnnetz von Zwickau über Schwarzenberg (mit einem Seitengleis nach Schneeberg) nach Annaberg und etwa aus der Gegend von Elterlein in gerader Linie nach Chemnitz gleichzeitig in Angriff zu nehmen. Angenommen, es handelte sich dabei um eine Gesammtlänge von etwa 15 Meilen Eisenbahn und einen Aufwand von beiläufig 7 Millionen (was bei dem hier wohl überall ausreichenden einspurigen Unterbau schon ziemlich hoch gegriffen sein dürfte), so wäre damit keinesfalls ein irgend erhebliches Risico verbunden und selbst ein allenfallsiges Geldopfer erschiene ganz untergeordnet gegenüber dem großartigen Gewinne, einen bedeutenden Landestheil, der in seiner jetzigen Gestalt unverkennbar eine Quelle nie endender und immer steigender Verlegenheiten für die Regierung und das Land ist, auf einen Standpunkt hoher

Digitized by Google

Produktionsfähigkeit erhoben und mit den ersten Lebensbedürfnissen zu den erreichbar billigsten Preisen versorgt zu haben.

Wie oft hört man darüber sprechen, daß z. B. Oesterreich und Frankreich bedeutende Gebiete besäßen, durch deren bessere Cultivirung die wichtigsten inneren Eroberungen zu machen wären; daß wir aber in Sachsen in einem ganz ähnlichen Falle uns befinden, daran denkt gewöhnlich Niemand.

Oder wenn Sachsen wider Willen in einen großen Krieg verwickelt wird, muß es recht glücklich abgehen, wenn man schließlich mit einem effectiven Verlust von 7 Millionen wegkommt und am Ende behält was man zuvor gehabt hat; dann findet sich das Geld und der Staat besteht nach wie vor. Handelt es sich aber darum, einen bleibenden, großen Gewinn zu machen, indem man einen ansehnlichen Landestheil aus der tiefsten Verkommenheit zu selbstständiger, gedeihlicher Existenz emporhebt, so glaubt man es vor seinem Gewissen nicht verantworten zu können, wenn etwa ein sichtbares Deficit von 70,000 Thlrn. auf dem Budjet erscheint (was aber auf unsichtbare Weise in dem Einnahmebudjet selbst vielfach seine Ausgleichung findet).

Es ist eine psychologisch merkwürdige Erscheinung, wie man die Eisenbahnen in Sachsen angesehen hat. So lange es an allen genügenden Erfahrungen über die Rentabilität derselben fehlte, konnte man nicht genug dafür verwilligen und seitdem man weiß, daß sie gut rentiren und immer höher rentiren werden, und Gelegenheit gehabt hat, ihre ausgezeichneten Wirkungen für den Verkehr (ganz besonders für den inneren, der es mit der Bewegung großer Massen von geringem Werthe zu thun hat) durch Erfahrung kennen zu lernen, scheint es fast, als fürchtete man mit jeder neuen Bahnbewilligung die größte Gefahr für den Staatshaushalt herbeizuführen! Allerdings hat man damals wohl geglaubt, nöthigenfalls selbst große Geldopfer bringen zu müssen, um dem Lande seine auswärtigen Handelsbeziehungen zu erhalten; aber ist denn die innere Landeswohlfahrt weniger eines Opfers werth, vorausgesetzt,

Digitized by Google

daß es eines solchen überhaupt bedürfe? Man klagt so oft über den Mangel an patriotischer Haltung in Sachsen, und allerdings haben die letztverflossenen Jahre manchen Beleg dafür geliefert; kann dies aber wohl anders sein, wenn die Leute nicht gewöhnt werden, in ihren gegenseitigen Verkehrsbeziehungen die sicherste Basis ihrer Existenz zu finden, sondern vielmehr ihr Wohl und Wehe wesentlich nur durch das bedingt glauben, was jenseit der Grenzen vor sich geht?

Wenn man mit großer Wahrscheinlichkeit voraussehen kann, daß die sächsischen Staatsbahnen schon im instehenden Jahre eine Bruttoeinnahme von 3 Millionen haben werden (den Fall eines europäischen Krieges ausgenommen, für den es überhaupt keinerlei Berechnungen dieser Art giebt), so werden und müssen sie einen Reinertrag von $1\frac{1}{2}$ Millionen geben, denn es liegt kein Grund vor, anzunehmen, daß die Betriebsverwaltung nicht ebensogut sein sollte als durchschnittlich auf anderen Bahnen, bei denen unter so günstigen Verkehrsverhältnissen der Satz von 50% für alle und jede Betriebs- und Unterhaltungskosten nirgends überstiegen zu werden pflegt.

Wohl sind die Bahnen in dem Einnahmebudjet für 1855/57 mit nur 1,100,000 Thlrn. aufgeführt, aber auch in dem Budjet für 1852/54 weigerte man sich, ungeachtet entgegengesetzter Anträge, einen höheren Ansatz als 700,000 Thlr. aufzunehmen, obschon damals der Ertrag faktisch bereits viel höher war und seitdem um 50% überstiegen worden ist!

Derartige Vorsichtsmaaßregeln können aus Rücksicht auf die Staatsfinanzen im Allgemeinen völlig gerechtfertigt sein, aber die betreffenden Ansätze sind dann nur freilich nicht geeignet, für die finanzielle Beurtheilung der Eisenbahnen als geschäftliche Unternehmungen, als Grundlage zu dienen. Die schlichte, einfache Wahrheit ist vielmehr die, daß die sächsischen Staatsbahnen in der nächsten Zeit bereits nahe 5% und unter Anrechnung der, während der Bau- und ersten Betriebszeit verlornen Zinsen wenig-

Digitized by Google

stens 4½ % tragen werden, denn die künstliche Herabziehung dieses Ertrages durch Verwendungen in das Geschäft kann hier nicht in Betracht kommen, so wenig als es je einem Geschäftsmanne einfallen wird, den Ertrag seines Geschäftes deshalb geringer zu schätzen, weil er sich in der Lage befindet, umfassende Erweiterungen desselben aus den Erträgen selbst zu bestreiten.

Hat man hiernach Mühe zu begreifen, wodurch die, wie es scheint, fast zum Axiom gewordene Befürchtung, als würden die Staatsfinanzen durch neue Bahnunternehmungen gefährdet, eigentlich gerechtfertigt werden soll, so folgt doch daraus andererseits ebensowenig, daß es unbedenklich sei, das Staatsbahnwesen immer weiter und weiter auszudehnen, abgesehen von solchen Bahnen, welche des nöthigen Zusammenschlusses wegen nicht zu entbehren sind, wie z. B. Chemnitz-Zwickau.

Nicht die Probe auf die Elasticität des Staatscredits ist es, welche man hierbei zu fürchten hat, sondern die Gefahr, in kritischen Zeitperioden und namentlich in Kriegsfällen einen überwiegenden Theil der Staatseinnahmen auf die Eisenbahnrevenüen gestellt zu sehen, deren unsicherer Eingang gerade in solchen Zeiten doppelt fühlbar werden könnte.

Warum es dagegen gefährlich sein soll, den Bau von Eisenbahnen aus Privatmitteln auf dem Wege der bedingten Zinsgarantie von Staatswegen zu befördern, ist schwer abzusehen, nachdem zumal der preußische Staat, der doch mit Recht in dem Rufe eines sehr gut geordneten Haushaltes steht, mit diesem Beispiel vielfach vorangegangen ist. Man sollte meinen, eine solche Operation wäre gerade in Sachsen um so unbedenklicher, als hier neue Privatbahnen aus geographischen Gründen gar nicht entstehen können, die sich nicht nothwendig an bestehende Staatsbahnen anschließen müßten, wodurch den letzteren ganz unbedingt eine bedeutende, neue Einnahmequelle zufließen muß.

Diese Bemerkungen waren nothwendig, um den Beweis zu führen, daß die oben aufgestellte Behauptung von der sofortigen

Digitized by Google

Ausführbarkeit des gesammten obergebirgischen Bahnnetzes nicht leichthin und ohne Grund ausgesprochen worden ist; vorläufig aber können wir uns lediglich an die Vorlage der Staatsregierung halten, welche für den Bahnbau von Zwickau nach Schwarzenberg die Summe von 2 Millionen postuliren zu wollen, erklärt hat.

Kann und soll einmal eine größere Summe für jetzt nicht aufgewendet werden, so ist es im höchsten Grade zu wünschen, daß eben diese Linie und keine andere zunächst zur Ausführung kommen möge. Dieselbe empfiehlt sich vor anderen dadurch, daß damit einem verhältnißmäßig sehr bedeutenden und produktionsfähigen Theile des Obergebirges aufgeholfen wird, in welchem zum größten Theile die metallurgische und Mineralindustrie ihren Sitz hat und die schönsten Wasserkräfte vorhanden sind, während gleichzeitig auch die Staatsforsten sehr nahe getroffen werden.

Daß dagegen Annaberg seine Interessen geltend zu machen sucht, ist ganz natürlich; auch ist man es gewohnt, bei solchen Anlässen die Farben etwas stark aufgetragen zu sehen. Wenn man sich aber dort die bescheidene Rolle eines „Klein Paris" des Obergebirges zutheilt und die Behauptung aufstellt, „es werde allen billigen Wünschen durch Erbauung einer Bahn von Chemnitz nach Annaberg Genüge geleistet," so müssen die Wünsche der weit überwiegenden Mehrzahl der Obergebirger freilich sehr „billig" sein, wenn sie dieselben durch eine Maaßregel für befriedigt erachten sollen, die ihnen notorisch auch nicht das Allermindeste nützen würde.

Wäre Annaberg ein Ort von 30,000, statt von 10,000 Seelen, und besäße es eine centrale Lage, vermöge deren es von allen umgebenden Punkten mit Leichtigkeit zu erreichen stünde, so möchte es etwas anderes sein. So aber, auf einem dürren Hochplateau festungsartig gelegen und fast von allen Seiten nur mit Mühe ersteigbar, ist es nichts weniger als geeignet, der Mittelpunkt des Verkehrs in einem ausgedehnten, sehr coupirten Landstriche zu sein, in dem so vielerlei Interessen Befriedigung verlangen.

Digitized by Google

Oder mit welchem Rechte will man es z. B. Schneeberg weigern, daſſelbe für ſich in Anſpruch zu nehmen, was Annaberg verlangt?

Wie die Sachen liegen, muß man im wahren Intereſſe des Obergebirges lebhaft wünſchen, die allſeitigen Bedürfniſſe durch eine großartige Maaßregel von allgemeinerer Tragweite vollſtändig befriedigt zu ſehen. Iſt dies nicht möglich, ſo ſteht jedenfalls Zwickau-Schwarzenberg in erſter, Schwarzenberg-Annaberg in zweiter und Elterlein-Chemnitz in dritter Linie.

Digitized by Google

Leipzig,
Druck von A. Th. Engelhardt.

Digitized by Google

Im Verlage von **J. G. Engelhardt** in **Freiberg** sind ferner erschienen:

Beust, F. C. Freiherr von, Königl. Sächs. Oberberghauptmann, die Bedeutung des Freiberger Berg- und Hüttenwesens gegenüber der dasigen Eisenbahnfrage. gr. 8. geh. 3 Ngr.

—— die Eisenbahnlinie von Dresden über Freiberg und Chemnitz nach Zwickau. gr. 8. geh. 5 Ngr.

—— die Eisenbahnverbindung zwischen Zwickau und dem Obererzgebirge als Mittel gegen den Verfall der dasigen Eisenindustrie. Zweiter unveränderter Abdruck. gr. 8. geh. 5 Ngr.

—— über die Entwickelungsfähigkeit des Freiberger Silberbergbaues und die Ursachen, welche diese Entwickelung früher zurückgehalten haben. gr. 8. geh. 5 Ngr.

—— über den gegenwärtigen Zustand und die Aussichten beim sächsischen Silberbergbau mit Rücksicht auf den Entwurf eines neuen Berggesetzes. gr. 8. geh. 5 Ngr.

—— die obererzgebirgische Eisenbahn. gr. 8. geh. 5 Ngr.

—— über ein Gesetz der Erzvertheilung auf den Freiberger Gängen. Mit einer Karte und einem Holzschnitt. gr. 8. geh. 5 Ngr.

Plattner, C. F., Professor der Hüttenkunde an der Königl. Sächs. Bergakademie zu Freiberg, Beantwortung der Frage: Ist anzunehmen, daß nach Herstellung einer Eisenbahn von Dresden über Tharand, Freiberg und Chemnitz nach Zwickau, in der Freiberger Gegend die Zwickauer Steinkohlen und Koaks diejenigen des Plauenschen Grundes verdrängen werden? gr. 8. geh. 5 Ngr.

Schwamkrug, F. W., K. S. Oberkunstmeister in Freiberg, über Eisenbahnanlagen und ihren Betrieb durch Dampf- oder Pferdekraft im Allgemeinen. gr. 8. geh. 15 Ngr.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google